CONDIZIONI CON LE QUALI SI ASSUMONO IL RISCHIO DI MARE LE COMPAGNIE...



GENOVA. — STABILIMENTO TIPOGRAFICO DI GIOVANNI FASSI-COMO
piazza s. Matteo, 23, e salita s. Caterina, 5, 1 piano

INDICE.

—

—⊰⊱—

SEZIONE I.

DEL RISCHIO.

§ 1.

Gli assicuratori, mediante il Premio pattuito, assumono ogni rischio cui l' oggetto assicurato va esposto durante l' assicurato viaggio; *salvo* però le eccezioni specificate nel presente Capitolato; nonchè *salvo* ogni accordo particolare convenuto fra i contraenti, il quale inserito *manoscritto* nella rispettiva polizza, avrà la precedenza sovra ogni patto ivi stampato.

§ 2.

Il premio pattuito è pagabile a contanti senza sconto.

Rendendosi l' assicurato insolvibile prima che il premio sia stato pagato, dovrà prontamente fornirsi cauzione per il rispettivo suo importo, senza di che l'assicuranza vien considerata stornata, e quindi cessato ogni obbligo da parte dell'assicuratore. Ma se l'assicurato si rende insolvibile dopo che il rischio era di già finito, rimane di guarentigia del dovuto premio ogni diritto che il fallito potesse avere sopra altre sue assicurazioni.

§ 3.

Il rischio assunto per *merci*, comincia dal momento che partono da terra per essere poste a bordo; e finisce dopo che saranno sbarcate nel porto della destinazione, e poste in terra.

Il rischio per altro è considerato finito, qualora le merci non fossero sbarcate entro il termine di quindici giorni, dopo quello dell' arrivo del bastimento nel porto di sbarco; salvo il solo caso di forza maggiore, che l' assicurato dovrà all' occorrenza giustificare.

§ 4.

Il rischio sul *bastimento* principia dal momento che il capitano comincia a fare zavorra od a caricare per l' assicurato viaggio; e finisce 21 giorni dopo quello del suo arrivo nel porto dello scaricamento; salvo qualche dilazione inevitabile per lo sbarco delle merci a causa di forza maggiore, parimenti da giustificarsi all' occorrenza dall' assicurato.

Se lo sbarco delle *merci* o della zavorra (qualora il bastimento sia vacante) è stato effettuato prima del decorso dei 21 giorni suddetti, cesserà anche tanto più presto ogni rischio per l' assicuratore.

§ 5.

Il rischio è cessato per l' assicuratore, dal momento che il capitano comincia a caricare per un nuovo viaggio, benchè non siano peranche passati interamente i succennati 21 giorni, nè ancora effettuato del tutto lo sbarco del carico o della zavorra.

§ 6.

Assumendo qualche rischio la di cui durata sia fissata a tanti giorni, mesi, od anni; s'intende che il primo giorno sia cominciato dalla mezzanotte, e che l'ultimo finisca pure alla mezzanotte.

I premi per cotesti rischi sono pagabili a norma del § 2 per il solo primo anno, o per tutto il tempo assicurato; e così pure qualora in seguito l'assicurazione fosse prolungata. Dandosi il caso che dopo il tempo stipulato più non si abbia avuto notizie del bastimento, sarà calcolato un premio proporzionale fino all'epoca, in cui a tenore del § 66 il bastimento si presume perduto.

§ 7.

Il rischio assunto *per* uno o più scali determinati, finisce nel primo scalo in cui il bastimento approda; così pure il rischio assunto *per* un' isola o paese senza specificazione di scalo, finisce nel *primo scalo* in cui entrerà il bastimento. Il rischio invece assunto *per* uno e più scali di qualche isola o paese, finisce soltanto in quello in cui il bastimento approderà per ultimo. Resta però in ogni modo escluso *il rischio di terra*, se in uno di questi scali avrà luogo sbarco di effetti assicurati, ond' essere in seguito rimbarcati per proseguire il viaggio, sia sopra il medesimo bastimento sia sopra qualche altro.

Se il rischio è assunto *da* uno o più scali determinati, o *da* un'isola o paese senza indicazione del luogo di caricamento, s'intende cominciato, se il bastimento tocca diversi scali, dal porto determinato, o da quello non determinato dell'isola o paese, da dove il bastimento *è partito per ultimo*. Il rischio invece assunto *da* uno e più scali di un' isola o paese, comincia per l'assicuratore nel *primo* di cotesti scali.

SEZIONE II.

DELLA LIMITAZIONE DEL RISCHIO MEDIANTE CLAUSOLE E RISERVE.

§ 8.

La contribuzione dell' avaria grossa sarà proporzionatamente rimborsata dagli assicuratori nel solo caso, che superi l'un per cento del cumulato valore contribuente, escluse le spese di liquidazione.

§ 9.

Gli assicuratori, per quanto hanno assicurato, riconoscono per valida qualunque avaria generale regolata all' estero; purchè la liquidazione sia stata fatta in luogo e nel modo dovuto, e da chi era a ciò facoltato per legge ed usanza, e purchè l'assicurato risulti effettivamante obbligato a contribuirvi.

Una tale liquidazione a termini di legge deve essere fatta appena arrivato il bastimento nel porto della destinazione; a meno che l' assicuratore non abbia consentito che essa venga regolato nel porto del caricamento, o in altro porto che sia. Questo consenso per altro non è più necessario, quando in seguito di investimento o di altro sinistro, nave e carico dovendo essere separati, la liquidazione per inevitabile necessità debba essere fatta sul luogo medesimo del sinistro.

Se dagli assicuratori non è stato consentito ad alcuna derogazione delle suddette legali formalità, saro in loro arbitrio di fissare la taogente di contribuzione che potrebbe loro spettare, dietro i risultati di una liquidazione *qui* rifatta, secondo le leggi e le usanze di questa piazza (di Brema).

§ 10.

Ora in questa piazza (Brema) trattandosi di siffatte liquidazioni, si parte dalla massima che spettino ad avaria grossa: tutti i danni e spese operate per volontario e deliberato sacrificio a scopo di evitare, allontanare o diminuire un pericolo comune del bastimento e del carico; nonchè tutte le conseguenze immediate di ogni atto fatto a questo fine, e nominatamente: Getto od altro scarico per alleggerire il bastimento di una porzione del suo carico, (meno gli effetti caricati in coperta) o di attrezzi fermi nel loro rispettivo posto; — taglio d' alberi, di gomene, catene, ancore, vele ed attrezzi; — le spese per rilevare il bastimento e per condurlo in qualche porto, sia per farvi gli opportuni racconciamenti, sia per ivi sottrarlo a manifesto grave pericolo; — le cose date a titolo di riscatto, non che le spese fatte per liberarsi in caso di cattura.

Non ispettano invece all' avaria grossa i danni in genere, le spese e le conseguenze *casuali* di ogni operato, per salvare nave e carico da comune pericolo e nominatamente: l' abbordo, il danno avvenuto al bastimento entrando in qualche porto di rilascio forzato, o durante la sua permanenza nel medesimo; ovvero il danno avvenuto per forza fatta di vele; per volontario investimento, come pure in fine il danno per getto o guasto di effetti (§ 46) caricati in sulla coperta.

§ 11.

Per regolare l'avaria grossa giusta le nostre leggi richiedesi inoltre:

a) Che l' enunciazione di tutte le circostanze sia registrata con esattezza al giornale di bordo, e che il medesimo appena scaricata la nave, sia depositato presso l' autorità competente,

b) Che sia fatta dall' equipaggio una relazione esatta e ben

258

dettagliata concordante col registro di bordo, innanzi la competente autorità di Brema; o qualora ciò non fosse possibile davanti l'autorità nel rispettivo porto della scaricamento;

e) che sia fatto l'estimo del bastimento e degli effetti sacrificati, e ciò coll'assistenza di un verificatore o di un agente di queste Compagnie di Assicuranza marittima.

§ 12.

Queste Compagnie per quanto sono interessate nella liquidazione di cui qui si tratta ritengono per obbligati a contribuirvi:

a) Il carico — compreso oro ed argento monetato o no — secondo le rispettive fatture, le quali dovranno essere prodotte in originale. In mancanza delle fatture sarà la valutazione fatta coll'aiuto delle polizze di carico, delle note dei pesi o di altri ricapiti scritti, non escluse le medesime lettere concernenti la qualità e la quantità della merce; o sarà preso per norma un prezzo analogo a quello di altre consimili merci esistenti a bordo del medesimo bastimento od a bordo di qualche altra nave caricata contemporaneamente; o finalmente si stabilirà in qualche altro miglior modo possibile il valore che più si approssimi al reale.

Nei soli casi estremi resterebbe la liquidazione sospesa, fino a tanto che non sia regolarmente giustificato il prezzo reale della merce al suo caricamento.

b) Il bastimento, nell'attuale suo valore, cioè dopo il sinistro sofferto.

c) I noli tanto per merci che passaggieri, per due terzi del loro importo totale. Non contribuiscono invece le assicurate spese di armamento ossiano di provviste, e ciò per espresso disposto superiore.

d) Le parti sacrificate, tanto del bastimento che del carico in ragione del loro valore bonificabile; in ragione cioè di *quel valore* che gli assicuratori devono rifare: *per i danni* del basti-

menta cioè, dopo dedotta la differenza *di vecchio* per *nuovo;* per i *danni delle merci* invece, dopo dedotto dal prezzo a cui esse sono vendibili, *le spese usuali* ed il nolo, il quale vien esso pure bonificato

§ 13.

L'avaria particolare (salvo stipulazioni speciali) sarà dagli assicuratori pagata soltanto quando raggiungerà l'ammontare del 3 $^{\circ}/_{\circ}$ almeno della *valutazione*, non compresevi le spese. Trattandosi del *bastimento*, s'intende per *valutazione* quel valore che è stato convenuto nella polizza, o quello che risulta dall'estimo a tenore del § 33, previa la deduzione da farsi delle spese di ristoro per differenza (§ 60) di vecchio per nuovo. Trattandosi invece del *carico*, s'intende per *valutazione* quel valore che risulterà dopo ridotti i danni, (causati dall'avaria e constatati a norma dei §§ 62, 63), alla debita proporzione fra l'importo della merce in buona condizione e l'importo assicurato.

§ 14.

Se un bastimento assicurato per un determinato tempo, o per più viaggi farà avaria sia particolare sia generale, entrambe devono essere liquidate per ogni viaggio separatamente; e dovrà tanto questa come quella raggiungere quel tanto per cento indicato più sopra, per essere bonificata dagli assicuratori.

§ 15.

Se a norma delle presenti Condizioni, o se a termini di particolari stipulazioni si assicurano merci colla clausola: *franco di avaria se al di sotto di — un tanto per cento —* il danno per essere rifatto dovrà ammontare da se solo e senza le spese a quel convenuto tanto per cento della valutazione (§ 13).

§ 16.

Se si assicurano merci colla clausola: *franco dei primi — tanto — per cento*, saranno il danno e le spese calcolate cumulativamente, e bonificata quindi (§ 15) l'eccedenza tra questo ammontare di danno e spese, ed il tanto per cento escluso.

Tale clausola però non avrà effetto, e l'assicuratore anzi dovrà rifare l'intero danno, nel caso che per inevitabile necessità l'oggetto avariato abbia dovuto essere venduto nel porto di rilascio forzoso, o nel caso che in seguito ad investimento, la merce sia giunta avariata nel porto della discarica.

§ 17.

Essendosi assicurata una merce colla clausola: *franco di avaria salvo il caso d'investimento*, ed avendo il bastimento investito, se però la merce giunga avariata alla sua destinazione: in tal caso dovrà il danno elevarsi al 10 % del valore della merce in buona condizione — da constatarsi a norma dei §§ 62, 63 — senza le spese — per aver diritto a bonificazione; la quale però se dovuta, sarà fatta senza la menoma deduzione. Sarà invece rifatto l'intero valore assicurato colla sola deduzione del netto ricavato, qualora quella merce non potesse giungere alla sua destinazione, e fosse perciò inevitabile la sua vendita nel porto del rilascio forzoso, ovvero nel luogo medesimo dove è avvenuto l'investimento.

§ 18.

È reputato caso d'investimento se un bastimento per forza di circostanze fortuite tocca il fondo e vi s'incaglia; o se incagliatosi, egli ha d'uopo per essere rilevato o di grosso mare, o di alta marea, o dell'impiego d'insoliti mezzi, quali sareb-

bero nominatamente: lo sbarco di effetti per sollevarlo; il rialzarlo mediante l'aiuto di estranee forze, il rimorchiarlo per mezzo di qualche nave a vapore.

Ma quando un bastimento tocca il fondo in qualche porto, fiume o secca nelle solite circostanze del riflusso, od in genere per puro effetto del basso stato delle acque, ciò non è reputato caso d'investimento. Nei casi incerti, quando cioè resta dubbioso se il sinistro debba o non debba dirsi investimento, converrà esaminare accuratamente le circostanze, lo stato del bastimento prima ed immediatamente dopo il sinistro; per giudicare quindi dal complesso, se il danno o la rottura esistente abbiano realmente potuto derivare da tale accidente.

§ 19.

Se succede avaria di merci, le quali — contraddistinte o no per nome o marca — sono state assicurate senza veruna particolare stipulazione inserita nella polizza, è da ritenersi:

a) Che le merci appartenenti ad una delle categorie enumerate nel seguente elenco da A fino E, s'intendono tacitamente assicurate alle condizioni enunciate nella rispettiva categoria; e che l'assicuratore non è quindi obbligato a rifacimento del danno, a meno che il medesimo non giunga a quel rispettivo tanto per cento ivi indicato.

Che all'incontro:

b) Ogni merce non nominata nel suddetto Elenco da A fino E s'intende tacitamente assicurata colla clausola: *franco d'avaria, salvo il caso d'investimento*, e che quindi sarà da regolarsene l'avaria in conformità di questa clausola istessa.

Elenco delle Franchigie.

A — Trattandosi dei generi seguenti fa d'uopo che l'avaria ascenda al 3 % per venire dagli assicuratori pagata per intero

Caffè in botti.
Cera in botti o in casse.
Chincaglierie, o generi di Norimberga e lavori consimili di altri paesi, in fusti o casse, esclusi però aghi, orologi, specchi, strumenti di musica, trastulli.
Cocciniglia in zurroni o casse.
Cotoni dell'America settentrionale e dell'Indie orientali in balle quadre, legate o soppresse.
Cotonerie in casse.
Filo semplice o ritorto in casse.
Frangie in casse.
Indaco in casse e zurroni.
Legnama da costruzione e ad uso d'ebanisteria (meno però tavoloni).
Lini e stoffe di lino in casse.
Manifatture di ogni specie in casse, cioè tessuti di lino, cotone, lana, bambagino, canapa e di pelo, semplice o misto.
Pece in botti.
Resine in dette.
Scaglia di Tartaruga in barili e casse.
Sego in botti.
Stoffe di Cotone in casse.
» Lina »
» Lana »
» Seta o mista »
Tele da vela.

I fardi, i quali oltre l'involto di tela sogliono aver un secondo involto di tela cerata, catramata o simile, sono assomigliati alle casse, purchè enunciati nella polizza d'assicurazione; o purchè all'occorrenza sia provato che l'effetto avariato era involto di tale maniera.

B — Trattandosi dei generi seguenti fa d'uopo che l'avaria ascenda al 5 % per venire dagli assicuratori pagata per intero:

Cotone dell'America settentrionale in balle ritonde.
Riso in barili.
Seta cruda.
Stoffe di lana in fusti.
The in cassette.

C — Trattandosi dei generi seguenti fa d'uopo che l'avaria ascenda al 10 % per venire dagli assicuratori pagata per intero:

Acetato di piombo in barili.
Allume detto.
Amido in barile e casse.
Biacca »
Cacao in sacchi
Caffè » (vedi la nota).
Cappelli di feltro e di seta in barili o casse.
Ceneri di potassa, perlassa, guado ecc. in barili.
China in cassette o zurroni.
Colori asciutti come smalto, verde di Brema, minio, in barile.
Colla di peace, in barile e casse.
Cordami incatramati.
Cotoni del Brasile e dell'Indie occidentali in balle.
Coton-bagging in pacchi, ed involto di stuoia o simile.

764

Cremor di tartaro in botti.
Luci da specchi non stagnate.
Feltro da cappelli in casse.
Filati di lino in pacchi.
Filo di lana in fusti e in pacchi.
» lino » »
» cotone » »
Galle in sacchi.
Garofani in sportini o barili.
Gomma lacca in casse.
Gomme, eccettuata gomma gutta, in casse e barili.
Lane di pecora in balle.
Lavori di spazzolaio in barili e casse.
Lini in pacchi o fusti, in lotti grandi.
Luppolo d'America in balle soppresse e di provenienza diretta.
Ossa di balena in casse e barili.
Pelli di lepre in fusti o casse.
» cammello » »
» cavallo » »
Pelli di cervo in barili.
» lepre in barili e casse.
Pepe in sacchi.
Pimento »
Rabarbaro in casse
Risi in sacchi ed in lotti di talleri 2500.
Robbia in barili.
Sacchi in pacchi.
Sagù in casse o barili.
Salsapariglia in zurroni.
Setole in casse e barili.
Seme di lino in botti.
» trifoglio in barili.
Sigari in casette.
Soda in fusti.

Spezierie in casse e barili.
Stoffe di cotone, imbiancate o no, in pacchi.
» lana » » »
» lino » » »
Stracci di lino in balle.
» lana »
Tartaro crist. in fusti.
Tela da vele in pacchi.
» incerata in casse.
Vetriolo in botti.
Zolfo in casse.
Zucchero in pane in fusti.

Nota. — Caffè in sacchi ed in Lotti non minori di 40 sacchi o balle, può anche essere assicurato con la clausola: franco d'avaria se sotto il 5 %, purchè venga importato dall'origine sopra bastimenti di 1.a classe, esteri o di nostra bandiera per essere discaricato qui a Brema. Tale assicurazione dovrà però essere convenuta in modo particolare, come dovrà essere convenuto un maggior premio, qualora si tratti di provenienze dal Brasile o dalle Indie orientali.

B — Merci da ritenersi per assicurare franco d'avarie se sotto i primi 10 %:

I tabacchi tutti in generale siano grezzi, mezzi grezzi o fabbricati, comunque ne sia la denominazione e l'imballatura, ad eccezione tuttavia dei tabacchi caricati alla rinfusa, delle carote in pacchi e *Scraps* d'America, e delle carote e foglie d'Europa.

In quanto a' tabacchi in foglia ed in carote (o fusi), posti in fusti e provenienti dai porti degli Stati-Uniti dell' America settentrionale, siano di regola le condizioni seguenti:

S' intendono cioè assicurati:

Franco d'avaria se sotto il 7 ½ %.

I tabacchi Maryland, Mason-County, Ohio, Virginia, Kentucky.

S' intendono assicurati:

Franco d' avaria se sotto il 10 %.

I tabacchi in carota, o fusi e ciò dopo deduzione del 5 % per avaria di terra, e purchè in partite non minori di talleri 600 pari a Ln. 2500 incirca.

In caso di vendita per conto degli assicuratori di tali tabacchi siano in foglia siano in carote, la tara dei fusti sarà regolata nel modo identico come allorquando sono venduti in buona condizione.

L' assicuratore è obbligato a dichiarare, qualora in date circostanze anzichè di accordare siffatte condizioni più miti, preferisse invece di assumere il rischio alle sole condizioni generali esposte più sopra.

Anche i tabacchi della Florida e di Seedleaf in casse, come ogni altra sorta di tabacchi greggi in pacchi, balle e canastre vengono assicurati, « franco d'avaria se al di sotto del 10 % »; però soltanto quando sono caricati sopra bastimenti di 1.ª classe, e diretti per il porto di Brema; e purchè le parti siano d'accordo intorno il premio maggiore, ed il riparto delle serie. Oltre a ciò è da ritenersi che in caso di avaria non saranno venduti per conto degli assicuratori fuorchè i soli mazzi, rolli, o magotti riconosciuti avariati.

E — Pei zuccheri grezzi in fusti od in casse servono in genere le seguenti condizioni:

Per avere diritto cioè ad essere rifatto, dovrà essere constatato sul peso lordo — in caso d' avaria — un calo almeno del

5 % sopra ogni feccio di zucchero bianco;

5 % sopra ogni feccio di zucchero biondo.

8 % » » cassa di mascabado.

Verificatosi tale calo, non fa più bisogno che l' avaria importi il 3 % del valore assicurato, ma sarà anzi bonificato il danno

d' ogni singolo feccio o cassa in cui si è riconosciuto il suddetto calo stipulato; onde diviene inutile, qualora si tratta di merce della medesima qualità, farne un lotto distinto. Agli zuccheri raffinati pesti poi, tanto in botti che casse, sono applicabili le medesime condizioni sopraccennate valenti pei zuccheri bianchi grezzi.

I zuccheri grezzi in casse, provenienti dai porti di Cuba o del Brasile caricati sopra bastimenti di prim' ordine, esteri o di nostra bandiera, e diretti per questo porto, vengono pure dalle Compagnie assicurati — a premio proporzionatamente più elevato ben inteso — senza la condizione del suddetto calo; ma ciò unicamente dietro particolare convenzione, ed in ogni modo le casse di Cuba soltanto: franco d' avaria se sotto il 3 %, ed in partite non minori di 20 casse; quelle del Brasile soltanto: franco d' avaria se sotto il 7 %, ed in lotti non inferiori di 5 casse.

I zuccheri greggi in sporte (kranjangs) caricati all' origine e caricati qui in Brema, intendonsi assicurati: franco d' avaria se sotto il 10 %, però soltanto in partite di talleri 2500 al meno.

Osservazione.

Mediante stipulazione speciale e proporzionato aumento di premio, assicuransi le seguenti merci non comprese nelle precedenti categorie, e ciò franco d' avaria se sotto il 10 %, cioè:

Arrow-root in casse
Cannella in casse e curli
Cassia in fardi
Carta in casse e balle
Cuoia secche
Farina in fusti e barili
Ferramenti in casse e barili
Luci da specchi stagnate
Malto, (o grano preparato)

Lavori di rame in casse o barili
» ottone » »
Pelli secche in colli
Specchi finiti
Stoppa in balle soppresse
Passolina in fusti o barili

§ 20.

Se una partita di merci giungerà alla sua destinazione in istato avariato, e se farà d'uopo sapere, per valutarne il danno, quale ne sarebbe stato il peso o la misura ove fosse arrivata in buona condizione, in tal caso e parlando in genere, potrà servire di norma il risultato medio del peso o della misura di una merce eguale in buona condizione; purchè la medesima polizza non contenga delle stipulazioni precise in proposito, ovvero purchè tali condizioni non faccian parte delle norme speciali qui appresso indicate e perciò di rigorosa applicazione.

1. Per conoscere il peso dei zuccheri grezzi servirà di norma:

a) Che lo zucchero grezzo in casse ed in buona condizione, ridotto in peso di Brema rende:

L'arroba lorda di Spagna cioè.	Libb.	25
» » del Brasile	»	29
» netta	»	26 $^1/_2$
Il cantaro lordo inglese.	»	101
Libbre 100 degli Stati Uniti d'America settentr.	»	90
K.[i] 50 lordi di Francia e d'Olanda	»	100
Il Picul netto di suddetto zucchero in Kramaugs di Giava.	»	117 $^1/_2$

b) Che ai zuccheri mascabadi in fusti, l'accennata riduzione di peso sarà applicabile nel solo caso, che non vi fossero altri arrivi contemporanei di tali zuccheri in buona condizione, con cui confrontare le partite avariate; e che debbasi dedurre un 5 $^0/_0$ a titolo di calo usuale, dal mancamento in tal modo constatato.

2. Riguardo ai tabacchi od altri consimili generi, di cui il peso non subisce mancamento per avaria di mare, non è mai supponibile che in buona condizione abbiano avuto un peso maggiore di quel che si verifica ora nello stato avariato; anzi fra questo e quello vi deve essere necessariamente giusta proporzione.

3. Il mancamento di merci aride misurabili, e di loro natura non suscettibili di calo per causa di avaria di mare, come p. e. grani e cose simili, non va punto a carico degli assicuratori, salvo il caso che si fosse verificata qualche perdita nel pompare o in altro modo consimile. Tale perdita però per essere bonificata dovrà eccedere quel tanto per cento che è stato riserbato nella rispettiva assicurazione.

§ 21.

I liquidi sotto qualunque denominazione generica o speciale, s'intendono assicurati contro colaggio e rottura nei soli casi enunciati qui appresso (A), e previa deduzione da farsi per colaggio usuale, a norma della seguente tabella B.

A I SEGUENTI CASI DANNO DIRITTO A BONIFICAZIONE PER COLAGGIO O ROTTURA.

1. Sbarco del carico nel porto di rilascio forzoso.

2. Sequestro del bastimento prolungato oltre il termine di due mesi purchè il medesimo non sia stato assicurato colla clausola: *franco del pericolo di guerra*, o: *per il solo pericolo di mare.*

3. Investimento. Vedi § 18.

4. Quando il bastimento avesse urtato, nasia dato di forza in un corpo duro senza restare incagliato; o qualora avesse ricevuto violenta scossa per causa di scontro.

B DEDUZIONE DA FARSI PER COLAGGIO USUALE

a) Nei viaggi per tutti i porti nel mare del Nord.

Vino bianco di Bordò	4 %
» rosso	3 %
» rosso o bianco sopra la feccia	8 %
Vini bianchi da altri porti del Golfo di Francia	6 %
» rossi	4 %
» di Lisbona e Porto	4 %
» dai porti francesi e spagnuoli del Mediterraneo	5 %
» d'Italia	5 %
Acquavite di Francia e Spagna	4 %
Aceti	3 %
Arac di Batavia	10 %
Rum dall'Inghilterra	5 %
» dalle Indie occident. e dall'America settentr.	8 %
» dal Brasile	10 %
Miele dall'Indie occidentali	10 %
Sciroppi dalla Francia e dall'Ighilterra	8 %
Olio trementina da porti Europei in fusti doppi	5 %
» » » in fusti semplici	10 %
» » dall'America 5 % di più.	
» di pesce dall'America settentrionale con riduzione di galloni 31 1/2 per ogni barile bremese	5 %
» di pesce dall'Inghilterra, riducendo l'*Imperial tun* a 9 1/4 barile bremese	3 %
» di pesce direttamente dalla pesca dell'Oceano	10 %
» di lino, e di catrame dalla Russia, Svezia, Norvegia	5 %
» d'olive dai porti del Mediterraneo in fusti cerchiati di ferro	5 %

b) *Nei viaggi da tutti i porti d' Europa alle Indie occident. ed all' America.*

Vino, acquavite, aceto, olio e catrame nella stiva usuale. 5 %

Nei viaggi da tutti i porti del mare del Nord. per altro porto dello stesso mare o del Baltico

Vino, acquavite, rum, sciroppi, miele, olio e catrame . 5 %

Trattandosi di altri viaggi o di altre merci qui non nominati, sarà calcolata la deduzione da farsi per lo colaggio usuale in proporzione delle surriferite categorie.

Non si bonifica però alcuna eccedenza se il colaggio verificatosi non supera del 5 % il rispettivo colaggio usuale.

Colaggio di liquidi contenuti in fiaschi o brocche sarà bonificato (se vi è il caso) previa deduzione dei primi 5 %.

§ 22.

Se il rischio è stato assunto colla clausola, *franco del pericolo di guerra*, le compagnie di sicurtà non solo non garantiscono punto l' assicurato da qualunque conseguenza degli atti del nemico, ma il rischio finisce anzi del tutto nel medesimo istante, in cui il bastimento venisse arrestato, fosse anche soltanto per essere visitato, e ciò comunque trattisi di assicurazione del bastimento o del carico. L' assicuratore per conseguenza non bonifica alcuna cosa che sia stata danneggiata, predata o distrutta da qualche nave di guerra o da qualche corsaro, nè bonifica l'avaria grossa risultante da getto o da altro sacrificio, fatto per evitare un tale pericolo o per liberarsene.

Se i contraenti hanno stipulato che l' assicurazione debbasi intendere ripresa, qualora l' arrestato bastimento fosse rilasciato entro un dato tempo, farà d' uopo che contemporaneamente dichiarino in modo esplicito se intendono o no comprendervi, il colaggio, la rottura od altro danno qualunque del rispettivo carico.

772

§ 23.

Se è stato assicurato colla clausola: *per il solo sinistro di mare*, corre per l'assicuratore il rischio anche nel caso che il bastimento venisse arrestato, o preso; e durerà fin al termine dell' assicurato viaggio o fino alla condanna dell'effetto assicurato. L'assicuratore però non è punto risponsabile se esso oggetto è danneggiato, predato o distrutto da qualche corsaro, o da qualche nave di guerra; nè delle cose date a titolo di transazione, nè delle spese, nè in somma di alcuna conseguenza immediata dell'atto nemico, ne dei danni in fine cui il carico può andare soggetto per la condanna del bastimento, sia che egli debba essere venduto in sul luogo, sia che debba essere trasportato alla sua destinazione a bordo di qualche altro bastimento.

Se l'arresto si prolunga oltre i due mesi, resterà l'assicuratore liberato da ogni risponsabilità per colaggio, rottura od altro qualunque danno dell'assicurato carico, meno il caso che il bastimento liberato rimessosi in viaggio per la sua destinazione, investisse durante il tragitto; essendo allora applicabile il disposto dei §§ 17, 18, come se si trattasse di un rischio assunto *franco d'avaria, salvo il caso d'investimento.*

§ 24.

Se un bastimento è assicurato colla clausola: *arrivo o salvamento*, il rischio assunto finisce tosto giunta la nave nel porto della sua destinazione. L'assicuratore è obbligato a rifacimento nel solo caso di perdita totale, o se il bastimento è rimasto preda di qualche corsaro, o dichiarato buona presa dal nemico, o se entrato in qualche porto di rilascio forzoso vi è stato dai periti giudicato irreparabile, o finalmente se è presunto perito a norma del § 66.

Restando il viaggio sospeso per mancanza delle riparazioni ordinate dai periti, resta parimenti finito l'assunto rischio per l'assicuratore, il quale assicurando colla suddetta clausola, s'intende in ogni caso liberato da avaria generale o particolare.

§ 25.

Se l'assicurazione è fatta colla clausola: *franco d'avaria* senza eccezione o riserva alcuna, l'assicuratore in caso d'avaria non bonifica verun deterioramento, sia di prezzo, sia di peso o misura dell'oggetto assicurato, causato da quella.

§ 26.

Se si è assicurato semplicemente colla clausola: *a perdita totale*, sarà considerata come tale: se il bastimento — carico o vacante — fa naufragio; se viene distrutto dal fuoco; o dichiarata buona presa in tempo di guerra; o predato da qualche pirata, ovvero presunto perduto a norma del § 66. Sarà considerato inoltre qual caso di perdita totale *riguardo al bastimento*, se il medesimo investe con rottura, senza poter più rimoversi, quantunque se ne siano salvate singole parti del corpo o degli attrezzi; e *riguardo alle merci*, se sono cadute in mare, per causa del naufragio della nave benchè ricuperate. L'avaria però, tanto del bastimento come quella del carico dovrà in ogni caso raggiungere il 75 %, comprese le spese del salvotaggio, per essere bonificata quale perdita totale.

Se la perdita totale del bastimento investito o del suo carico è stata evitata mediante delle spese straordinarie, saranno queste bonificate dagli assicuratori.

§ 27.

Se munizioni di guerra, o provvisioni di marina fossero enunciate sotto il nome generico di « merci » o simile, s'in-

tenderà il rischio assunto colla clausola: *franco di pericolo di guerra;* richiedesi ciò non pertanto di una indicazione ben specificata, ogni volta si tratti di fare assicurare gli oggetti seguenti:

Arnesi da guerra; coltelli lunghi; cannoni; fucili e schioppi; munizione da guerra; pistole; palle; polvere e piombo; sciabole e spade; pece; resina; salnitro; catrame e zolfo; canape; vele; cordami; alberi da bastimenti; legname da costruzione per detti; ferro e metalli per fasciatura dei medesimi.

Non sono bene assicurate le tele di Fiandra, le tele da vele e sacchi, se sono enunciate semplicemente sotto il nome generico di « merci di lino ».

Il fin qui detto si applica a qualunque oggetto, il quale anteriormente alla sua assicurazione sia stato dichiarato contrabbando da una delle parti guerreggianti.

§ 28.

L'assicuranza è nulla, e l'assicurato perde inoltre il premio, se assicurando i seguenti generi non gli avrà specificati col proprio loro nome. Cioè: oro, argento e platino, monetato o no; carte monetate, obbligazioni, cedole, ossiano azioni commerciali, documenti; pizzi fini, perle, gioie, lavori artistici ed ogni altra cosa rara e preziosa.

§ 29.

Il costo, le spese fino a bordo unitamente al premio dell'assicurazione, formano in complesso il valore assicurabile di una qualsiasi merce, — purchè il medesimo non sia nella polizza stipulato in modo diverso —; e dovrà come tale essere giustificato dall'assicurato in caso di avvenuta avaria. Se il nolo è stato pagato per anticipazione, sarà anch'esso compreso nelle spese.

Si può anche assicurare un *guadagno immaginario* e ciò fino alla concorrenza del 10 °/₀ del suddetto valore, e mediante la semplice clausola: *inclusivo utile immaginario*. Volendosi fare assicurare un utile *maggiore* del 10 °/₀ bisognerà enunciarne il quantitativo.

Se l'importo della merce è pagabile in cambiali, saranno queste valutate al corso stipulato nel contratto, ovvero ridotte in moneta nostra al cambio praticato sul luogo del caricamento in data della fattura, o in sua mancanza al corso di qualche altra moneta corrente.

Unitamente all'assicurazione dell'ammontare di costo e spese può essere anche fatta quella del nolo, dei dazi e di ogni altra spesa occorrente nel porto dello sbarco; mediante la quale assicurazione peraltro l'assicurato non si mette al sicuro fuorchè di quel danno parziale, che in caso d'avaria andrebbe a carico di coteste spese, per quanto comprese nella tassazione del valore brutto delle merci, qualora fossero giunte in buona condizione. Dimodochè se cotesle merci non giungeranno alla loro destinazione, l'assicuranza delle spese di cui qui si tratta viene stornata, e restituito il rispettivo premio con semplice deduzione di $^1/_4$ °/₀.

Se è stato invece stipulato nella polizza il valore della merce sia per numero, sia per peso o misura, sia per un cambio determinato della valuta estera, in tal caso *questa tassazione soltanto* sarà riconosciuta; nè le parti potrebbero derogarvi fuorchè mediante qualche nuovo accordo.

Tanto la valutazione *esplicita* quanto l'*implicita* debitamente giustificata, sarà non solamente bonificata per intiero nel caso della perdita totale dell'oggetto assicurato; ma sarà pure pagata in quote proporzionale e previa deduzione di quanto è stato ricuperato, nel caso che detti effetti assicurati non *giungessero alla loro destinazione* dopo l'avaria sofferta, e purchè a termini delle presenti condizioni l'avaria risulti a carico degli assicuratori.

Giungendo invece cotesti effetti *alla destinazione con qualche*

avaria sofferta, la mentovata tassazione, o la rispettiva quota spettante all'effetto danneggiato serviranno di semplice base per regolare l'avaria sofferta (§ 15); e qualora risulti, che la medesima importi i tanti per cento riservati, saranno bonificati sul valore assicurato altrettanti per cento in proporzione del danno; purchè a norma dei §§ 62, 63 esso valore sia constatato *minore* di quello dell'effetto in buona condizione. Sarà invece bonificato il reale danno sofferto, se l'assicurato valore è stato verificato *maggiore* del valore dell'effetto in buona condizione.

§ 30.

Se si assicurano contemporaneamente varie serie differenti che per rapporto a queste condizioni sono da considerarsi come tante assicurazioni distinte, dovranno le medesime essere specificate *subito*, o *prima* dell'arrivo del bastimento, o *almeno* prima dell'aprirsi dei boccaporti; altrimenti saranno regolate se riservate, secondo le norme stabilite nel contratto; o se in questo nulla vi è stabilito in proposito, ne sarà fatta la classificazione secondo la loro indole diversa. — Trattandosi di assicurazioni vistose, non sono ammissibili lotti al dissotto di talleri 600 meno il caso di accordi speciali; farà pure bisogno di speciale convenzione, se si tratterà di sostituire alle marche ed ai numeri dell'origine, altre marche o numeri del porto di discarica, i quali contrassegni dovranno allora essere trascritti nel luogo dello sbarco a spese dell'assicurato, e sotto gli occhi di un agente di queste Compagnie.

§ 31.

Si può anche valutare un utile immaginario ed indi assicurarlo separatamente, purchè venga specificata la merce alla quale va applicato, e se la medesima sia stata assicurata e dove e come. Se tale merce si perde durante il viaggio, sia per *caso fortuito*, sia per *sacrificio volontario*, fatto per salvare nave e

carico, *quell' utile* sarà pagato come perdita totale nel primo caso; nel secondo caso se ne pagherà la sola eccedenza, non stata compresa nell'avaria grossa. Se poi tale merce avrà dovuto vendersi nel porto di rilascio forzoso, sarà *dall' utile a bonificarsi* dedotto il profitto, che fosse per ventura risultato da siffatta vendita. Giungendo invece tale merce alla sua destinazione in istato d'avaria, sarà l'utile immaginario bonificato in ragione del taata per cento rifatto per il danno della merce medesima, fino al totale rifacimento dell'assicurata.

§ 32.

Anche la *Provvisione* può essere assicurata, tanto in una somma rotonda quanto in un tanto per cento sulla vendita, bastando a ciò una semplice enunciazione delle merci a cui va applicata, senza indicazione che siano o non assicurate. Perdendosi la merce, la provvigione sarà pagata per perdita totale; sarà pure rifatta intieramente in caso che l'assicurato più non la percepisse, avendosi dovuto vendere la merce nel porto del rilascio forzoso; non avendola percepita che in parte, gli sarà bonificata la differenza. Giungendo invece tali merci alla destinazione avariate, la differenza risultante per causa dell'avaria, sarà bonificata nella medesima proporzione di quella del valore brutto della merce, alle solite condizioni.

In egual modo può assicurarsi la *Mediazione*; solamente l'assicuratore non è obbligato a rifare la differenza risultante nella vendita, nel caso che le merci arrivino alla destinazione in istato d'avaria.

§ 33.

Bastimenti o Carati di bastimento assicurati, cui non siasi assegnato nella polizza un valore determinato, saranno nell'avaria particolare valutati in ragione di 75 talleri per ogni *Roclast*

della loro portata registrata, calcolandosi un Roclast commerciale pari a $^1/_2$ Roclast peso di Brema (Roclast 41 = 25 mine di Genova = Ettol. 29,58 $^1/_2$).

§ 34.

Qualunque arbitrario deviamento dal viaggio assicurato, sia esso fatto per volontà dell' assicurato o di qualche suo agente, ovvero per volontà dello stesso capitano fosse anche a solo fine onde abbreviarne la durata, avrà per effetto ancorchè tale scopo fosse stato raggiunto, di liberare l' assicuratore da ogni obbligo assunto, tanto riguardo al bastimento quanto riguardo al carico. L' assicurazione invece non sarà pregiudicata per un deviamento fatto dal capitano in caso di qualche pericolo, o per l' entrata in qualche porto Inglese nel Canale, o sulla costa meridionale d' Irlanda.

§ 35.

Se è stato assunto il rischio a condizione che il bastimento navighera *sotto convoglio*, s' intende che egli debba essere scortato dal momento in cui esce dal porto, fino al momento del suo arrivo nel porto della sua destinazione. Per quel tratto di cammino che il capitano potesse fare arbitrariamente senza tale scorta, l' assicurazione varrà soltanto come se fosse fatta colla clausola: *franco del pericolo di guerra*.

§ 36.

L' assicuratore non bonifica il danno proveniente da irregolarità o difetto di carte, o da contravvenzioni commesse dall' assicurato, contro le leggi doganali di uno Stato.

§ 37.

Non sarà bonificato alcun danno causato do topi o ratti; o proveniente da vizio inerente e da guasto interno dell'effetto assicurato; o dalla cattiva condizione dell'involto o del recipiente; come sarebbe p. e. il marcire dei frutti verdi; il riscaldarsi de' grani, il colaggio, o l'inacidirsi del vino ed altre cose simili.

§ 38.

Assumendo il rischio sopra Corpo ed Attrezzi o sul rispettivo Nolo, l'assicuratore presuppone e ciò sotto risponsabilità di chi assicura, che il bastimento sia *atto a tenere il mare, ben stagno cioè all'acqua*, bene *calafatato, attrezzato, corredato, equipaggiato* e *munito* di tutto l'*occorrente* per poter *intraprendere il progettato viaggio* e *trasportare con sicurezza il carico*. Se poi il bastimento farà acqua od avrà altri danni non provenienti già da cause aliene, esterne, per cui fia d'uopo sottometterlo a riparazioni, l'assicuratore non ne risponde punto; o se è dichiarato incapace a continuare il viaggio, l'assicurato per essere rifatto dovrà provare, qualmente cotesta innavigabilità provenga esclusivamente dai sinistri sofferti durante il viaggio assicurato.

L'Abbandono e la successiva vendita del bastimento per conto degli assicuratori in un porto di ricovero forzoso non sarà ammesso per valido, finchè non sarà provata l'assoluta impossibilità in cui il capitano si trovava di riparare ai danni occorsi, o di recarsi a tal effetto in qualch'altro scalo; o qualora le spese di riparazione — in quanto saranno bonificabili a termini delle presenti condizioni — non importeranno per estimo de' periti il 75 °/₀ almeno della valutazione stipulata in contratto, senza la deduzione tuttavia (§ 60) della differenza di nuovo per vecchio.

Se di tutto ciò non sarà stata somministrata la prova, o se la riparazione sarà rimasta sospesa per mancanza di mezzi pecuniari, la sofferta avaria sarà liquidata e bonificata in base della perizia e dell' estimo delle spese di riparazione.

L' Abbandono non sarà mai ammissibile nel porto della destinazione; e l'avaria, se non vi si ripara, verrà dagli assicuratori rifatta in base soltanto della valutazione, ancorchè fosse provata l'assoluta impossibilità di eseguire i necessari ristauri in quel porto.

§ 39.

Se si rompono ancore, catene d'ancora, o gomene; se si stracciano vele e sono portate via dal vento, e ciò senza cause esterne quali sarebbero per esempio: la rottura di qualche pennone, forti colpi di mare o cose simili, sarà tutto ciò considerato come pura conseguenza dello loro stato difettoso, e per ciò non bonificabili; come realmente tali oggetti non saranno bonificati, neanche nel caso che dopo stati stracciati o rotti, fosse stato d' uopo tagliarli.

§ 40.

Se durante la pesca della balena un bastimento farà avaria per causa dei ghiacci, l' assicuratore non è obbligato a rifacimento, salvo il caso di perdita totale.

§ 41.

Se un bastimento assicurato per un viaggio determinato, viene respinto dalla sua destinazione, per comando di Potenza, sarà l' assicurazione valevole fino allo scalo della relegazione, o fino allo scalo del volontario approdo del capitano; ma tosto giuntovi essa finisce *se la nave è vacante*; se invece è *carica*

o se si tratta del nolo, l'assicurazione finisce appena decorso il termine legale (§ 4) assegnato per lo sbarco.

L'assicuranza *del carico* a bordo di un tale bastimento, durerà ancora altri tre mesi dopo il dì lui arrivo nel suddetto porto, purchè non vi sia sbarcato; anzi la durata della medesima assicurazione sarà protratta fin all'arrivo del carico nel porto della sua destinazione, qualora dopo levato il blocco, il bastimento entro il suddetto termine proseguirà il viaggio per recarvisi.

Se giunto alla destinazione vi si verificherà avaria, sia del bastimento sia del carico, bonificabile dagli assicuratori a termini di queste Condizioni, sarà da procedere a norma dei §§ 60 e 63; ed avrà luogo l'istesso computo riguardo al carico, come se lo si avesse dovuto vendere in un qualche porto di rilascio forzoso.

Verrà compensato sul nolo quel diffalco che le leggi del porto dello sbarco consentono agli aventi interesse nel carico.

§ 42.

Venendo un bastimento relegato in qualche porto, o se è altrimenti costretto a recarvisi per farvi quarantina, conserverà l'assicuranza il pieno suo vigore, tanto per l'andata come per il ritorno da tal luogo fino alla sua destinazione, purchè non sia stipulato diversamente nel contratto. L'assicuratore però non è risponsabile nè delle spese di quarantina, nè dei danni, cali o colaggi del carico, provenienti dallo sbarco e dalla purgazione del medesimo; nonchè del pericolo del fuoco durante il tempo in cui la merce si troverà in terra. Se il bastimento purga la quarantina nel porto della sua destinazione, o in un porto di rilascio forzoso con o senza il permesso dello sbarco, in tal caso pure conserverà l'assicuranza la piena sua forza senza rifacimento però di spese, o di altro qualunque danno proveniente da misure sanitarie.

SEZIONE III.

DEGLI OBBLIGHI SPECIALI DELL' ASSICURATO.

§ 43.

L' assicurazione è un contratto, di sua natura basato sulla reciproca buona fede dei contraenti. L' assicuratore in forza del medesimo assume l' obbligo, d' indennizzare lealmente ogni danno qualunque cui vada soggetto l' assicurato, il quale per contraccambio deve egli pure scrupolosamente adempiere agli obblighi che gli incombono, e che lo rendono risponsabile non solo delle proprie azioni o trascuratezze, ma anche di quelle di ogni altra persona a nome della quale egli agisce, o la quale agisca a suo nome od in sua vece.

Sotto nome di Assicurato queste Compagnie non intendono soltanto l' individuo che qui effettua l' assicurazione, ma pur quello ancora nel di cui interesse ella è fatta, nonchè ogni altro intermediario per di cui mezzo loro pervenga l' ordine di assicurare, sia direttamente sia indirettamente. Tutti questi individui sono verso le compagnie obbligati in solidum, e perciò tenuti a loro richiesta ed ogni qualvolta sorgessero dei dubbi intorno agli atti, negligenze o connivenze di alcuno di essi loro, a dover convalidare col giuramento le fatte enunciazioni, o col giuramento annullare le imputazioni fattevi contro.

Le somme dovute per rifacimento, non saranno versate che nelle sole mani di quell' individuo che ha qui fatto eseguire l'assicurazione, ed in di cui nome è fatto il contratto e verso cui resta agli assicuratori riservato il diritto del rimborso, ancoche non avesse agito che per mandato di terzo.

La trasmissione della polizza o dei diritti dell' assicurato ad un terzo, e solo valevole se l'assicuratore avrà dichiarato per iscritto,

e ciò sul medesimo Contratto che egli intenda di acconsentirvi. L'assicuratore inoltre non paga se non annullando al tempo istesso la propria firma apposta al contratto; ed ove questo fosse smarrito, sarà in di lui facoltà di determinare, sotto quali riserve e garanzie ei voglia pagare il danno sufficientemente constatato. L'anticipazione fatta sulla polizza non dà diritto contro l'assicuratore, ancorchè il prestatore abbia agito in buona fede, credendo cioè liquido il titolo prodotto.

§ 44.

Chi vuol far assicurare un effetto qualunque, deve enunciare contemporaneamente ogni cosa relativa a sua cognizione atta a meglio valutarne il rischio. Ei deve nominatamente:

1. Comunicare lo più recenti notizie avute; avvertendo però che ove le occultasse, punto non gli servirebbe in seguito di scusa il dire di aver creduto poco importante, o non sufficientemente sicuro quanto era a di lui cognizione;

2. Deve dirlo, qualora la notizia o l'ordine che lo decide a far assicurare, gli fosse giunto per un canale diverso dell'ultimo corriere o di altro regolare mezzo, destinato al trasporto diretto delle corrispondenze dal porto di partenza del bastimento;

3. Deve dire, se è in facoltà del capitano di poter fare diversi scali, e quali essi siano; toccando però il capitano diversi scali all'insaputa dell'assicurato e senza il di lui ordine, questi non avrà responsabilità alcuna.

Se si assicurano merci e contanti caricati sopra qualche bastimento a vapore, postale o da guerra, non occorre che siano specificati i porti intermediari; ma basterà la semplice indicazione del porto della partenza e di quello della destinazione finale. Così pure non pregiudica punto il trasporto dell'effetto assicurato fatto da bordo di una nave da guerra sul bordo di altra nave consimile; nè l'approdo del bastimento in un

porto Inglese nel Canale o sulla Costa meridionale dell' Irlanda, purchè ciò non sia fatto con intenzione di sbarcarvi o d' imbarcarvi delle mercanzie.

4. Deve dichiarare, se l' ordine o le notizie più recenti fossero provenienti da luogo diverso di quello del caricamento e della partenza.

5. Chi fa assicurare deve pure dire se dalle più recenti notizie risulti che il bastimento sia di già arrivato o no nel porto dove deve cominciare la assicurazione, o che ne sia o no di già ripartito.

6. Assicurandosi un bastimento carico di ghisa, di calcina o di rotaie ad uso strade ferrate, bisogna che tal carico sia enunciato, come pure qualora si assicuri il nolo di un bastimento caricato di tali oggetti.

Se un tal bastimento è assicurato *a tempo*, dovrà l' assicurato appena saprà che tale sia la natura del carico, prevenirne gli assicuratori e mettersi secoloro d' accordo riguardo al premio maggiore.

Se restera occultata una qualche enunciazione atta di sua natura ad influire sull' opinione degli assicuratori nell' assumere il rischio, e nominatamente se resteranno celate le indicazioni enumerate qui sopra (1 a 6) l' assicurazione rimarrà issofatto annullata, colla perdita del premio per parte dell' assicurato. Ciò beninteso riguarda le sole enunciazioni del di cui occultamento non si sono qui indicate altre conseguenze pregiudiziali.

§ 43.

Se il bastimento viaggia *vacante* o caricato *alla rinfusa di guano*, *sale* o di altra *merce soggetta a consumo o struggimento*, dovrà ciò essere enunciato assicurandosi il bastimento od il rispettivo nolo: altrimenti succedendo avaria od anche perdita totale, l' assicuratore non pagherà che la sola metà di quanto sarebbe stato in obbligo a rifare, qualora l' enun-

eiazione fosse stata fatta regolarmente. Assicurandosi *a tempo* basterà che siffatte circostanze siano dichiarate appena venute a cognizione dell' assicurato.

§ 46.

Se merci caricate *sopra la coperta* o comunque *fuori dell' interiore capacità* del bastimento faranno avaria, se saranno gettate o portate via dall' acqua, l' assicuratore punto non le bonifica; ma ne rifà bensì il danno in caso di perdita totale del bastimenta, purchè risulti che non erano di già gettate o portate via anteriormente. Non sarà neanche bonificata la differenza del nolo risultante dalla perdita di tali merci.

§. 47.

L' assicuratore non rifà l' avaria nè altro danno per le merci che saranno state trasbordate da una nave su quell'altra su cui si è presa sicurtà allorchè non sono state prima messe a terra e verificate, a meno che non sia certamente provata la loro perfetta buona condizione al momento del trasbordo.

§ 48.

Bisogna specificare se il bastimento da assicurarsi fosse di ferro o di pino; diversamente gli assicuratori non pagheranno che la sola metà, di quanto sarebbero stati in obbligo a rifare sia a termini delle presenti condizioni, sia a termine di stipulazioni particolari, e ciò tanto rapporto *al corpo*, come rapporto a *nolo* e *carico*.

Non sarà risponsabile per altro l' assicurato, che giustificherà di aver ignorata tale condizione del bastimento, allorquando vi ha caricato la merce.

Sono considerati come se fossero di pino quelli bastimenti ancora, di cui l' ossatura è di quercia ma non già la fascia-

781

tura — È nulla l'assicurazione di un *bastimento* — e del suo nolo — *vestito con le assi poste a clin*, se tale circostanza è stata occultata; è nulla per fine l'assicurazione del carico a bordo di un tale bastimento, se tale costruzione era nota all'assicurato.

§ 49.

In tempo di guerra bisogna che sia indicata la bandiera del bastimento che si assicura, e se l'enunciazione non è fatta con esattezza, s'intenderà assicurato colla clausola: *franco del pericolo di guerra*, ed alle condizioni esposte al § 27.

§ 50.

Assicurandosi in tempo di guerra un bastimento od il relativo nolo, bisognerà manifestare qualora si trottasse di uno nave nemica, acquistata durante la presente guerra e che non sia ancora stata in alcun porto dello Stato di cui porta la bandiera. Ciò vale pure per l'assicuranza del carico a bordo di un tale bastimento, in caso che all'assicorato fosse nota tale circostanza.

L'istesso obbligo di esplicita denunzia incombe all'assicurato, qualora si tratti di un bastimento *comprato* bensì, ma però *proveniente* da buona presa; e richiedesi inoltre in tal caso che il bastimento sia munito di un atto legale di condanna.

In mancanza di esatta enunciazione e di un tale documento, s'intenderà l'assicurazione fatta colla clausola: *franco del pericolo di guerra*.

§ 51.

Se si tratta di qualche riassicurazione, bisogna che ciò sia bene spiegato e che in pari tempo sia indicato, *quando* e *dove* si sia fatta la prima assicurazione, nonchè ogni altra circostanza

che fosse a cognizione dell' assicurato, e atta a far meglio valutare il rischio, come è detto § 44. In caso diverso sarà l'assicuratore sciolto da ogni obbligo di rifacimento, e l'assicurato perde il premio.

§ 52.

Chi vuol fare assicurare *un Cambio marittimo*, dovrà bene spiegarne l'oggetto, senza di che presumonsi *ipotecati corpo ed attrezzi, noli e carico*. Qualora risultasse in appresso ed in caso d'avaria, che nel detto cambio assicurato non vi sia stato compreso il carico, gli assicuratori non pagheranno che in proporzione della presunzione suddetta; anzi essi saranno sciolti affatto da ogni obbligo, se nell' atto dell' assicurare fosse stata occultata la circostanza: che il bastimento di cui qui si tratta era vacante.

Se il bastimento fosse gravato di altro cambio marittimo, se avesse sofferto ulteriore avaria, o percepite delle anticipazioni sulle spese: l'assicurato non potrà occultarlo; diversamente non risponde l' assicuratore che di quel cambio marittimo soltanto che egli ha assicurato, e che egli perciò ritiene per il più recente, ed anteriore perciò all' avaria ed all' anticipazione avuta.

Trattandosi di cambio marittimo per debito vecchio, segnato anteriormente al cominciato ultimo viaggio, non potrà farsene l' assicurazione fuorchè mediante accordi speciali, sotto pena di nullità del contratto e della perdita del premio.

Trovandosi il bastimento onerato da altro precedente cambio marittimo, sia contratto prima o durante l'ultimo viaggio, dovrà l' assicurato manifestarlo, se ciò è a sua cognizione; altrimenti perde ogni diritto di essere rifatto.

La valutazione del cambio marittimo racchiude pure il premio in esso determinato, comprendendo quindi il credito totale del possessore; meno però il premio dovuto per l' assicuranza di esso cambio che n'è escluso.

248

§ 53.

Chi avesse fatto delle anticipazioni per spese di avaria senza fare contratto di cambio marittimo, può bensì farne l'assicurazione, ma dovrà spiegare se l'anticipazione sia da intendersi fatta sopra *nave* e *carico*, o sopra *nave* e *nolo* soltanto, altrimenti l'assicuranza è presunta fatta sopra nave e carico e l'assicuratore non bonificherà che solo proporzionatamente della presunzione suddetta. Se l'assicurazione poi è stata fatta sopra bastimento vacante e tale circostanza è stata occultata, rimane di niuno effetto, e l'assicurato perde il premio.

§ 54.

Se a causa d'investimento o di innavigabilità del bastimento questo non ha potuto continuare il viaggio, ed ha dovuto essere il carico condotto alla sua destinazione a bordo di qualche altra nave; in tal caso dovrà l'assicurato prontamente prevenirne gli assicuratori, e far notare nel contratto stesso tale trasbordamento e la continuazione dell'assicuranza. Egli dovrà inoltre fare assicurare le occorse spese, senza del che non gli sarà dovuto rifacimento alcuno delle medesime.

§ 55.

L'assicurato è del resto in dovere, e ciò senza pregiudizio degli altri suoi obblighi risultanti dalle presenti condizioni, di agire in ogni evento come se egli non fosse punto assicurato, e come se tornasse a *proprio suo vantaggio* ogni spesa risparmiata, ed ogni danno evitato.

Nel porto della destinazione non si potrà mettere in conto alcuna *provvisione* per *avaria particolare del carico*; ed anche la provvisione per *avaria* del *bastimento* non è dagli assicuratori ammessa, fuorchè nel solo caso che si trattasse del diritto de' terzi.

SEZIONE IV.

MASSIME GENERALI RIGUARDANTI IL RISARCIMENTO DEI DANNI SOFFERTI.

§ 56.

L'assicurato, tosto venuto in cognizione di un avvenuto sinistro deve prevenirne gli assicuratori per iscritto, se pretende di esserne rifatto.

§ 57.

L'avaria di cui pretendesi il rifacimento deve essere sufficientemente provata; come dovrà pure l'assicurato giustificare il diritto di proprietà sull'effetto assicurato, sia desso diritto suo proprio, sia diritto di qualche suo mandante; nel qual ultimo caso dovrà produrre il mandato in forza del quale ha fatto l'assicurazione.

§ 58.

Gli assicuratori non pagano danni provenienti sia da colpa dell'assicurato, sia del di lui commissionario sia del di lui caricatore.

§ 59

Incombe all'assicurato l'obbligo di adoprarsi prima di tutto ad essere rifatto del danno sofferto direttamente dai terzi, ogni qualvolta si tratti di danni, che sono bensì a carico degli assicuratori ma di cui questi possono ripetere il risarcimento da altri, dal capitano per esempio, qualora avesse fatto uso di za-

vorra diffettosa, o che il bastimento fosse stato malamente corredato, stivato.

Fatte che egli avrà a tal uopo le opportune formalità giudiciali — gli assicuratori pagheranno; ma però con facoltà di chiedere all' assicurato una preventiva sicurtà per l' ulteriore adempimento dell' accennato suo obbligo, non che per la restituzione all' occorrenza della rispettiva somma sborsata. Gli assicuratori bonificheranno però le occorse spese.

§ 60.

Se un bastimento avrà fatto avaria, dovrà il danno essere periziato da pubblico perito. Se il legno trovasi ancorato in qualche porto sul Weser, saranno i periti eletti di comune accordo dai contraenti, che sogliono in tal caso scegliere un capitano ed un costruttore di bastimenti. Vi si richiede inoltre, e ciò sotto pena di nullità, l' assistenza di un agente delle compagnie di assicuranza marittima, il quale mediante la propria firma legalizzi gli atti dei periti, all' ispezione dei quali dev' essere consegnato tanto il giornale di bordo quanto la relazione di mare.

Nel fare cotesta perizia fa duopo che i periti abbiano di presente, che la sola avaria avvenuta durante l' ultimo viaggio è da prendersi in considerazione; mentre non va tenuto conto alcuno di verun altro danno derivante da vetustà del bastimento, da marcio, da tarlo, o da trascurata riparazione di qualche avaria precedente. Qualora rinvenissero dei guasti attribuibili in parte all' avaria sofferta nell' ultimo viaggio, in parte a qualche causa diversa: dovranno i periti registrare in modo distinto le spese di questi e di quelli, e sopra tutto specificare con esattezza quelle per l' avaria; poichè di queste esclusivamente rispondono gli assicuratori.

Eseguite le riparazioni dell' avaria sarà l' importo delle medesime confrontato coi rispettivi conti e collaudato. Gli assicuratori quindi, dopo confrontate le spese fatte effettivamente,

e quelle valutate nell'estimo dai periti, pagheranno quelle che risulteranno minori, dopo averne dedotto il terzo per la differenza di nuovo per vecchio.

Riguardo a tale deduzione sono però da ritenersi i limiti ed eccezioni seguenti:

Le ancore, quando debbono essere bonificate, saranno pagate per intiero.

Danni dello scafo e dell'alberatura, durante il primo anno dopo la costruzione del bastimento, sono bonificati per intiero.

Vele, gomene, catena ed ogni altro attrezzo nuovo di bastimento nuovo, saran pagate nel primo viaggio per intiero.

Saranno pagate per intiero anche nei successivi viaggi quelle vele, gomene, e catene d'ancora di cui constì che erano del tutto nuove, e che in quel viaggio ovevano servito per la prima volta.

Catene per ancora di già usate, saran pagate con deduzione di $^1/_6$

Danni nella fasciatura di rame od altro metallo saran bonificati come segue:

Nel primo anno dopo che il bastimento è stato foderato, senza deduzione alcuna;

Negli ulteriori viaggi entro il primo anno dopo la fasciatura, con deduzione di . . . . $^1/_5$

Nei viaggi del secondo anno. . . . . $^2/_5$

Nei viaggi del terzo anno . . . . $^3/_5$

Nei viaggi del quarto anno . . . . $^4/_5$

Decorso il quarto anno la fasciatura è considerata logora, e più non vi è luogo a bonificazione.

Questi termini sono da calcolarsi dal giorno in cui la fasciatura è stato posta, fin al giorno in cui è stata tolta dal bastimento; e la deduzione s'intende da farsi dal costo e spese della fasciatura nuova, diffalcatone preventivamente il valore del metallo vecchio, e tenuto conto della differenza di peso tra la fasciatura nuovo e la vecchia, quando veniva apposto.

Se il bastimento era inoltre fasciato di cartone o di feltro, saranno cumulate le spese per questa fasciatura colle spese per quella di metallo.

792

La durata della semplice fasciatura di legno si calcola di soli tre anni; succedendo qualche avaria della medesima entro tal tempo, essa sarà bonificata con deduzione di $^1/_3$; se l'avaria succede dopo il decorso di tre anni non sarà punto rifatta.

Non sono considerate come spese di riparazione quelle fatte per semplice abbellimento del vascello; nè viene bonificata la pittura se non per quei soli oggetti, i quali dagli assicuratori han dovuto essere rifatti in nuovo, in forza del rischio da loro assunto. Per lavori in vetro poi non ha mai luogo rifacimento alcuno.

§ 61.

Anche *all' estero* dovrà l'avaria *del bastimento* essere periziata nel modo istesso esposto nel paragrafo precedente, e parimenti coll' assistenza di un agente di queste compagnie, il quale unitamente all' assicurato nomina i periti. Negli scali dove non esiste un tal agente, saran i periti eletti o dal Console delle città Anseatiche, od in mancanza di questo dalla competente autorità locale. In tutti questi casi però resta in facoltà agli assicuratori, essendosene riservato il dritto, a poter cooperare alla nomina dei periti o direttamente, o per mezzo di qualche loro rappresentante.

§ 62.

Trattandosi di qualche avaria di *merci* giunte *in questo porto* (di Brema) dovran gli assicuratori esserne prevenuti appena sbarcate. Due periti dei quali sarà nominato uno per parte, dovran tosto decidere se l'avaria sia di data recente, avvenuta cioè durante l'ultimo viaggio e per accidenti dei quali gli assicuratori in forza dell' assunto rischio devono rispondere, o se sia di vecchia data, ovvero avvenuta per guasto interno. Se i due periti non potran mettersi d'accordo, eleggeranno un terzo.

Le merci che saranno giudicate avariate durante l'ultimo viaggio e per cause esterne, saranno di concerto cogli assicu-

ratori vendute alla pubblica subasta ed a pronti contanti; dopo che il pubblico sarà stato prevenuto di siffatta vendita mediante replicati avvisi inseriti nei giornali. Prima che l'incanto cominci, dovrà essere stabilito quale sarebbe stato il valore della rispettiva merce se fosse giunta in buona condizione, e venduta a pronto pagamento. Questo valore sarà determinato da due mediatori, eletti uno per ogni parte interessata, i quali sceglieranno essi pure un terzo, se mai non potessero andare d'accordo. Il prezzo dell'oggetto in tal modo fissato, dovrà essere registrato a protocollo prima che sia cominciato l'incanto pubblico. La porzione avariata deve essere separata ogni volta ciò sia fattibile, dalla porzione non avariata della merce, ancorchè si dovesse a tal effetto separare il medesimo contenuto di ogni singolo collo, cassa, o fusto.

§ 63.

Giungendo una *merce avariata* in qualche *porto estero* si procederà nell'istesso modo accennato nel § precedente, tenendo tuttavia conto delle leggi ed usanze locali — onde stabilire l'origine e l'entità dell'avaria, nonchè il valore dell'effetto danneggiato, qualora fosse giunto in buona condizione

Se la vendita poi fosse stata effettuata *a respiro* secondo l'uso della piazza; o se l'estimo non fosse basato sulla vendita a pronti contanti, in entrambi i casi per determinare il danno verranno dedotte 3 % dal valutato prezzo della merce in buona condizione.

La parte avariata dovrà essere separata da quella non avariata; e ciò non s'intende già unicamente riguardo a colli interi, ma anche in ogni *singolo collo* dovrà essere separato il contenuto buono dalla porzione che ha sofferto.

È dunque a ritenersi per massima, che le merci avariate debbano essere vendute a pubblica subasta ed a pronti contanti. Nelle piazze però dove non sia tale l'usanza potrà semplice-

mente procedersi all' estimo, e ciò per mezzo di pubblici periti, del valore attuale della cosa avariata e servirsene per indi determinare la differenza proporzionale, che dovrà essere rifatta dagli assicuratori.

Ogni qualvolta si trovi sul luogo o che vi si presenti un agente di queste compagnie, dovrassi costantemente procedere in simili congiunture sotto il di lui controllo, e dovran nominatamente essere eletti col di lui concorso i periti, purchè tale scelta non sia di spettanza esclusiva dell' autorità locale; altrimenti perdera l' assicurato ogni diritto di essere rifatto.

Cotesta perizia inoltre deve aver luogo entro il termine di giorni quattordeci, e la vendita entro giorni trenta dopo lo sbarco dell' effetto avariato; in caso di ritardo dovrà l' assicurato giustificare la causa che lo ha reso inevitabile.

§ 64.

Il rischio assunto *sul nolo* senz' altra distinzione, s' intende assunto sul nolo netto, e per tale s' intendono sempre i $^2/_3$ del nolo totale quale egli risulta dal manifesto, dalle polizze di carico e così via, od in mancanza di tali documenti quali risulta dal contratto di noleggio.

Si deve quindi dichiarare esplicitamente quando si vuole assicurato il nolo brutto, ossia quale risulta dai citati documenti senza deduzione dei salarj dell' equipaggio e delle spese di porto. Così devesi pure specificare quando si vuol assicurata una porzione soltanto, sia del nolo netto sia del nolo brutto, con specificazione della rispettiva somma; altrimenti si intenderà assicurato il nolo intiero.

Devesi pure enunciare qualora non fossero i noleggiatori, ma fossero altri interessati quelli che fanno assicurare il nolo. Occultandosi questa circostanza, l' assicuratore in caso di avaria più non è obbligato a rifacimento.

Se per qualche merce non fosse stipulato il nolo nel mani-

festo, sarà il medesimo fissato secondo il nolo medio di altra consimile mercanzia esistente a bordo del medesimo bastimento, od a bordo di qualche altra nave che ha caricato contemporaneamente.

Trattandosi di nolo per qualche carico alla rinfusa di guano, sale od altro genere esposto allo struggimento, dovrà questa circostanza essere manifestata; diversamente sarà bonificato per metà soltanto a senso del § 48.

§ 65.

Il regolamento dell' avaria particolare può si usa fare a Brema per mezzo di liquidatori pubblici, ammessi pure da queste compagnie, purchè i contraenti, per eccezione, non convengbno in qualche modo diverso.

§ 66.

Si presume *perduto* un bastimento, e l' assicurato può quindi chiedere il rifacimento del danno sia del corpo ed attrezzi, sia del nolo, sia del carico: se egli, dal giorno in cui è partito dal rispettivo porto non è giunto alla sua destinazione entro i diversi termini specificati qui sotto, senza che se ne abbia avuto più alcuna notizia durante tale tempo.

Chiedendo in tal caso l' assicurato di essere rifatto, dovrà provare in qual giorno il bastimento siasi posto alla vela nel porto della sua partenza, ed esibire contemporaneamente un certificato rilasciato dalla competente autorità del porto a cui era diretto, legalizzato dall' agente di queste compagnie, o dal console di Brema o di qualche altra nazione, e dichiarante: che il bastimento non era ancor giunto alla sua destinazione nel giorno in cui spirava il rispettivo termine fissato per il viaggio assicurato in quistione. Oltre di ciò deve l' assicurato dichiarare in modo esplicito, che egli realmente più non ha avuto notizia alcuna sia sul conto del bastimento sia del carico.

Somministrate che saranno dall' assicurato queste prove, nonchè quelle del diritto di proprietà sue, gli assicuratori sono in dovere di tosto indennizzarlo.

I SUDDETTI TERMINI PEI VIAGGI DAL WESER, ANDATA O RITORNO SONO FISSATI COME SEGUE:

MESI 6 Pei viaggi europei sulla costa del nord fino a Bergen e san Pietroburgo; sulla costa meridionale fino a Gibilterra. Nei viaggi nel Baltico durante l' inverno viene il suddetto termine prolungato di altri 2 mesi.
» 8 Per i viaggi oltre i suddetti porti nel settentrione fino ad Arcangelo; nel mezzodì, fino alle Canarie, Mediterraneo ed il Mar Nero.
» 8 Pei viaggi negli Stati Uniti dell' America settentrionale e le isole delle Indie occidentali.
» 10 Al Canadà, coste orientali del Messico e dell' America meridionale fino al Rio Grande do Sol.
» 10 Alla Plata od alle coste occidentali d' Africa fino al Capo della Buona Speranza.
» 14 Al di là del Capo della Buona Speranza e del Capo Horn verso oriente fino a Giava, lungo le coste occidentali d' America fino a Mazatlan.
» 16 Fino ad ogni altro ancor più rimoto scalo.
» 12 Pei viaggi alla pesca della balena, lungo le coste orientali della Groenlandia e di Spitzberga.
» 15 Alle coste occidentali della Groenlandia e lo stretto di Davis.
» 20 Al Pacifico.

L' andata (od il ritorno) d' altri scali si calcolerà in proporzione dei suddetti termini, tenendo conto delle circostanze particolari. Si farà il calcolo medesimo se dopo la partenza del bastimento da un porto si avesse ancor avuto di lui qualche ulteriore notizia colla differenza però, che si dirà cominciato il

rispettivo termine da quel luogo, dove secondo le ulteriori notizie avute il bastimento esisteva tuttavia.

La durata di tutti i suddetti termini va ridotta alla sola metà, qualora si tratti di bastimento a vapore.

Qualora l'oggetto presunto perduto ricomparisse, o tutto od in parte dopo che gli assicuratori avessero di già pagato il danno, dovrà l'assicurato fare pronta restituzione della somma percepita meno quella porzione che può aver diritto a ritenere per altro titolo a parziale rifacimento.

§ 67.

Abbandono formale dell'oggetto assicurato non è mai ammesso, fintanto che il medesimo esista o tutto od in parte, ed in qualunque stato o condizione desso si trovi, sarà obbligo dell'assicurato di curarne per quanto può la conservazione; non che la vendita di quanto abbia tuttavia qualche valore. Di tale obbligo l'assicurato non resta punto liberato per la presenza sul luogo dell'agente delle Compagnie o di altra persona da loro delegata; mentre l'azione di tali individui resta limitata a semplice controlleria, a meno che non sia stato loro affidato l'immediato disimpegno dall'assicurato medesimo.

§ 68.

Il rifacimento dovuto dall'assicuratore in forza della polizza, ed a senso delle presenti condizioni sarà senza ulteriore deduzione da questo prontamente pagato fino all'importo totale da lui segnato. La somma da rifarsi può anche oltrepassare il cento per cento ciò per altro nel solo caso, quando l'eccedenza fosse provenicate da *spese diverse*, le quali o sono state consentite dagli assicuratori, o sono dimostrate inevitabili per salvare l'oggetto assicurato; *spese* di cui consti inoltre che

non era altrimenti possibile il pagarle, non essendosi potuto ottenere l'occorrente danaro, nè mediante cambio marittimo nè mediante altro modo di sicurtà, ovvero che per consenso degli assicuratori non si siano procurati i mezzi di soddisfarle nè nell'uno, nè nell'altro modo.

SEZIONE V.

DELLO STORNO E DELLA PRESCRIZIONE.

§ 69.

Ogni qualvolta un rischio assunto non abbia ancora avuto cominciamento, e che l'assicurato viaggio rimanga sospeso, può l'assicurato chiedere lo storno dell'assicurazione e la restituzione del premio pagato, con deduzione però di $^{1}/_{4}$ $^{0}/_{0}$ dall'assicurata somma.

§ 70.

Una volta cominciato il rischio, l'assicurato più non ha diritto a domandare lo storno dell'assicurazione; potrà bensì manifestare tal suo desiderio agli assicuratori, e mettersi seco loro d'accordo riguardo alla porzione di premio da ritornarsi.

§ 71.

Se un oggetto fosse stato assicurato più volte, nessuna di tali assicurazioni sarà valida, e l'assicurato perde il premio; a meno che ciò non sia stato pure effetto di sbaglio, nel qual caso resterà in vigore l'assicurazione fatta la prima, le altre invece saranno stornate con ritenuta di $^{1}/_{4}$ $^{0}/_{0}$ sulla somma assicurata; incombendo inoltre all'assicurato il provare quale di dette assicurazioni sia stata fatta la prima.

§ 72.

Se è stata assicurata una somma più forte di quella che in caso di avaria potrebbe pretendersi dagli assicuratori, sarà tale eccedenza stornata colla perdita di un $^1/_4$ %; assicurazioni del medesimo giorno, sono nell'ordine medesimo stornate.

§ 73.

L'assicurato perde senza altro ogni diritto verso gli assicuratori, se ritarda più di 18 mesi a prevenirli di un'avaria occorsa durante un viaggio in Europa; e più di due anni, calcolati dalla data del contratto, trattandosi di ogni altra viaggio. Dicasi l'istesso nel caso che l'assicurato, dopo che avrà domandato un qualche rifacimento e dopo che questo gli sarà stato negato, non si fosse rivolto ai Tribunali entro il termine di tre anni dal giorno della fatta assicurazione.

Solo quando l' assicurato proverà che l' avviso riguardante quella avaria, ovvero quel ricorso ai tribunali per denegata indennizzazione sia stato omesso o ritardato senza sua colpa, gli sarà accordato un termine ulteriore di sei mesi, da cominciare dal giorno in cui l' assicurato asserisce di essere stato posto in istato di agire conformemente a questo suo dovere; il tutto però senza pregiudizio dei termini legali della prescrizione.

—

SEZIONE VI.

DEL MODO DI RISOLVERE LE CONTESTAZIONI

§ 74.

Tutte le contese nate a motivo di sicurtà tra assicuratore ed assicurato sono, in Prima Istanza, di esclusiva competenza del Tribunale di Commercio di Brema.

§ 75.

Abbenchè nel modo di procedere in tali contestazioni valgano i termini delle leggi vigenti tanto pel Tribunale di Commercio che per la G. Corte, pure le parti dichiarano esplicitamente di sottomettersi in ordine alle sicurtà fatte con le sopraccennate condizioni alle prescrizioni, clausole e condizioni delli quattro seguenti paragrafi 76 a 79.

§ 76.

La circostanza che un membro dei tribunali sia contemporaneamente azionista della compagnia litigante, o che il medesimo si trovi rimpetto a qualche azionista in uno di quei rapporti specificati al § 292 dell' ordine giuridico di Brema del 1820, non osta minimamente a che egli possa sedere in qualità di giudice in tali cause; purchè per altro egli non sia in pari tempo direttore della compagnia interessata; che non abbia interesse personale nella questione — astrazione fatta dalla sua qualità di azionista — e che egli non sia vincolato, a termine del citato paragrafo 292 con chi vi avesse interesse personale.

Gli amministratori delle singole compagnie per altro, atteso i loro reciproci rapporti e relazioni avranno da astenersi totalmente da ogni ingerenza nelle decisioni di consimili litigi, e ciò anche nel caso che non vi fosse interessata che una sola di queste compagnie.

§ 77.

Le parti contraenti ammettono fino d'ora per validi e del tutto sufficienti quei mezzi e ragioni di prove e controprove che sogliono essere considerati bastevoli in commercio, ancorchè non fossero tenuti per tali nelle liti comuni.

§ 78.

Sono anche ammessi contro le sentenze di questo Tribunale di Commercio tutti i mezzi legali, di cui può farsi uso contro quelle proferte da altro Tribunale qualunque con questa restrizione però, che i contraenti non potran ricorrere in Appello alla Corte Suprema, fuorchè nel solo caso che la sentenza del Tribunale di Commercio fosse stata immutata per decisione della Corte di Prima Istanza ed anche ciò solo quando si tratti di liti al disopra di mille talleri almeno. In ogni altro caso resterà la lite terminata colla sentenza del Tribunale di Prima Istanza.

§ 79.

Non potrà chiedersi l'invio degli Atti nè al Tribunale di Prima Istanza, nè alla Suprema Corte d'Appello.

—

ELENCO DELLE MATERIE

—

